# ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 3 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

**Cena 10 gr.**

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

**Nr. 23.** Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 25 czerwca 1926 r. | Ogólnego zbioru **Nr. 134**

**Numer następny ukaże się dnia 30-go czerwca jako ostatni w bież. kwartale. Uprzejmie przypominamy szanownym pp. prenumeratorom iż czas odnowić przedpłatę.**

## Czy port Rzeczypospolitej może się stać portem światowym?

Pod portem Rzeczypospolitej rozumiemy kompleks portowy Gdynia—Gdańsk—Tczew, w którym niezawodnie Gdynia i Tczew będą szybko zwiększać swoją rolę i współudział w ogólnym ruchu.

Czy ten port potrójny ma szanse stać się światowym portem tej miary co Antwerpja, Rotterdam, Hamburg, lub chociażby Brema, Amsterdam, również liczonych w Europie do portów światowej wymiany towarów morzem.

Pytanie to musimy wysunąć, mimo pewnej jego przedwczesności, ponieważ gorliwie się niem zajmuje prasa fachowa niemiecka, a w Gdańsku półfachowy dodatek Schiffahrt do Danziger Zeitung. Chodzi prasie niemieckiej o Gdańsk, oczywiście: o ile jednak zrozumiałe jest stanowisko przeczące Hansy hamburskiej, której rozwój Gdańska wcale nie leży na sercu, o tyle stanowisko takież Danziger Zeitung, powtarzającej w kółko, że Gdańsk nigdy nie zostanie portem światowym, wytłómaczyć możemy jedynie zacietrzewieniem politycznem i nieżyczliwością dla rozwoju Gdańska wynikającego z zasadniczego krzyżowania wschodnio-niemieckiego kierunku Południe-Północ, któremu służy Gdańsk w kompleksie Portu Rzeczypospolitej.

Oto co pisze „Danziger Zeitung" z dn. 22. 6. 22 b. m..

„Musimy ostrzedz bądź co bądź przed przypuszczeniem, że Gdańsk jest na drodze rozwoju do stopnia portu światowego. Wielki ruch europejski wciąż nanowo będzie się nastawiał na kierunku zachód-wschód ma to podstawę w geograficznem położeniu europejskich ośrodków gospodarczych i w geopolitycznych stosunkach. Dla tego kierunku leżą porty Antwerpja, Rotterdam, Hamburg, Brema korzystniej w początku drogi, na której ruch morski przechodzi w ruch lądowy. Gdańska stałem zadaniem jest i pozostanie rola zdatnego do rozwoju portu „wtórnego przeładunku."

Jak widać wysunięte zostały argumenty dawno już uważane za przestarzałe. Dziś wiadomo, że głębsze położenie w stronę zaludnionych obszarów lądowych na ruchliwej morskiej drodze towarowej jest korzystniejsze niż wysunięte. Nasz Port Rzeczypospolitej, jednak nie jest końcowym punktem na linji Bałtycka Europa — Ocean, na co już niezbicie wskazuje istnienie dwu linij amerykańskich (jedna z końcem w Lipawie, druga w Helsingforsie, wzgl. Hangö), których statki zawijają jeszcze **po drodze** do Gdańska.

Liczby jednak najlepiej mówią za siebie: o Bremie i jej wszystkich portach nad Wezerą ruch na wejściu wyraża się obecnie liczbą 420—440 tys. ton miesięcznie, natomiast w porcie Rzeczypospolitej — 320 000.

Czyż przy odpowiedniem rozbudowaniu Gdyni i Tczewa nie staniemy niebawem w jednym rzędzie z Bremą?

## Dodatek

**do taryfy opłat portu gdańskiego z dnia 19 grudnia 1925 r.**

Obowiązuje od dn. 1 kwietnia 1926 r.

Ustalony przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Pozycja taryfowa I otrzymuje następujące brzmienie:

**„I. Opłata portowa.**

za każdy m. sześć. pojemności netto przy wejściu i wyjściu od okrętów przychodzących i wychodzący h drogą morską:

1. z ładunkiem, jeżeli zabierają lub wyładowują:
   a) więcej ładunku niż przypada na połowę pojemn. netto, po 0,14 G
   b) mniej niż na połowę, jednak więcej niż na czwartą część, po . . . . . . . . 0,12 G
   c) mniej niż na czwartą część, po . . . . . . . . 0,16 G
2. z balastem (piasek, ziemia albo woda) i próżnych, po . . .0,06 G

**Wyjątki.**

1. Opłatę portową według I, 2 uiszczają:

a) statki o pojemności netto do 200 m. sześć. włącznie, nawet jeśli wchodzą lub wychodzą z ładunkiem,

b) statki, które przewożą jedynie pasażerów.

2. Najniższa stawka za wejście i wyjście wynosi:

a) od holowników morskich, holujących statki, które podlegają ogólnym opłatom portowym 24,— G

b) od holowników bez statków holowanych . . . . . 12,— G

c) od statków nie wymierzonych. 24,— G

3. Statki należące od towarzystwa żeglugi reprezentowanego w Gdańsku, które na rachunek tego towarzystwa kursują regularnie na stałej linji pomiędzy Gdańskiem a innemi portami mają prawo do 15 proc. zniżki opłaty portowej należnej według I, 1 względnie 2.

Przy stałych linjach służących przeważnie dla ruchu pasażerskiego, na których statki kursują według kalendarzowo ustalonego rozkładu, wzrasta zniżka ta na 20 proc.

4. Statki nie kursujące na linjach stałych, które jednak zawijają częściej do portu gdańskiego, mają od 7-go wejścia w ciągu jednego roku kalendarzowego prawo do 5-procentowej a od 11-go wejścia do 10 procentowej zniżki opłaty portowej należnej według I, 1 względnie

2. Dodatki:

Jako linję stałą pomiędzy Gdańskiem a innemi portami uważa się w myśl poz. taryfowej I linję, która jest utrzymywana przez towarzystwo okrętowe lub zjednoczenie towarzystw okrętowych i na której conajmniej od 6 miesięcy kursują własne statki w regularnych odstępach czasu.

Jeżeli towarzystwo okrętowe lub zjednoczenie towarzystw okrętowych wstawi od czasu do czasu specjalne statki do służby na linji stałej, nie mają one prawa do zniżki przewidzianej pod I, wyjątki 3 wzgl. 4 — o ile te statki nie zostały wynajęte na mocy terminowej charter party na okres conajmniej trzymiesięczny, co należy udowodnić przez przedłożenie Radzie Portu oryginału odnośnej umowy."

# Nowiny żeglarskie.

## Ostrożnie przy holowaniu motorowców.

Przy holowaniu statków motorowych przy pomocy dwu holowników, co się praktykuje w dojazdach portowych, holownik tylny, zazwyczaj więcej narażony niż przedni na wywrócenie się, jest w wielkiem niebezpieczeństwie. Zapuszczenie motorów „małą siłą naprzód" daje ruchy o wiele gwałtowniejsze niż na parowcu, motorowiec okropnie miele śrubą i sam szybko zmienia pozycję. Praktyka jeszcze nie rozwiązała trudności związanych z holowaniem motorowców. Możliwe, że najlepszem rozwiązaniem byłoby holowanie motorowców bez posługiwania się jego własnemi maszynami, to utrudnia jednak nadzwyczaj holowanie, również nie zmniejszając niebezpieczeństwa, wzamian występuje całkowita bezwładność holowanego.

## Ciekawy wypadek ratowania statku wskutek malarji.

Oto wypadek, rozpatrywany niedawno przez Admiraldy Court w Londynie.

Angielski parowiec „Barlby" 2489 wno przez Admiralty Court w Londyładunkiem orzechów ziemnych z przeznaczeniem do Bordeaux. Załoga składała się z 24 osób. Choroba wybuchła natychmiast i już na drugi dzień maszyna stanęła, gdyż zachorowało 10 ludzi, nazajutrz jeszcze osiem, w tej liczbie wszyscy maszyniści i większość palaczy.

Do wypadków ratowania statków opuszczonych przez załogę zbliżone są dość rzadkie wypadki zasłabnięcia większości załogi, powodującej dla statku utratę zdolności do ruchu.

Podano sygnały wzywające o pomoc, na które się zbliżył parowiec angielski „Boenah", który posłał na pokład „Barlby" dwu mechaników, dwóch smarowniczych, 6 palaczy i kucharza. Z tą załogą dotknięty wypadkiem statek powrócił do Dakaru. Ponieważ dopiero po powrcie do portu ustanowiono co za choroba wybuchła na pokładzie parowca, kapitan „Boenah" ubiegał się o wynagrodzenie nie za „niesienie pomocy", lecz za „ratownictwo" w pełnej mierze, podkreślając element ryzyka, jaki zawierał się w wysyłaniu pomocy na statek dotknięty nieznaną chorobą. Sąd morski uznał pretensje „Boenah" za słuszne i przysądził właścicielom tego statku 1350 L jako wynagrodzenie za ryzyko, wydatki i stracony czas. Prócz tego strona ratowana wynagrodzić musiała kapitana „Boenah" (150 L), wypożyczonych mechaników (70 i 35 L), kucharza (25 L) resztę smarowniczych i palaczy po 20 L każdemu.

# Nasza kronika portowa i żeglugowa.

## Zwiedzenie przez dwu ministrów Gdyni i Wisły Morskiej.

Dnia 20 b. m. przybyli w towarzystwie wojewody pomorskiego dra St. Wachowiaka pp. ministrowie przemysłu i handlu p. E. Kwiatkowski i kolei p. P. Romocki. W obecności przedstawicieli dyrekcji kolejowej gdańskiej na czele z prezesem Czarnowskim, przedstawicieli min. przemysłu i handlu i robót publ., Rady Portu w Gdańsku, Szkoły Morskiej w Tczewie, pracy i zarządu towarzystwa „Wisła-Bałtyk", odbyło się uroczyste poświęcenie przystani tego towarzystwa i otwarcie oficjalne portu morskiego w Tczewie przez ministra handlu i przemysłu p. Kwiatkowskiego.

Przybyli ministrowie i wojewoda wraz z zespołem osób przybyłych na otwarcie portu wzieli następnie udział w przejażdżce informacyjnej kołowcem gdańskim firmy C. Pohlmann, który wprowadza obecnie dla towarzystwa „Wisła-Bałtyk" lichtugi morskie i berlinki rzeczne aż do ujścia wzgl. do Gdańska.

Parowiec zawrócił dopiero na granicy polsko-gdańskiej na Wiśle 6 klm. poniżej Tczewa.

Po powrocie ministrowie udali się do Gdyni, gdzie zwiedzili wykończony dworzec kolejowy i budujący się port morski. Szczegółowych wyjaśnień udzielało jak urzędowe kierownictwo budowy portu (inż. Wenda), tak też przedstawiciele konsorcjum francuskiego, którzy jednocześnie przybyli z Warszawy.

Zwiedzenie przez ministrów Wisły Morskiej i Gdyni niewątpliwie przyczyni się do bliższej opieki rządu nad naszemi portami. Zwłaszcza powstaje nadzieja na ożywienie tempa robót portowych w Gdyni, które jest obecnie niewątpliwie zbyt powolne, zagrażając naszym interesom portowo-żeglugowym.

## „Lwów" wyruszył do Helsingforsu.

Dnia 23 b. m. statek szkolny „Lwów" opuścił Sztokholm z przeznaczeniem do Helsingforsu.

## Zwiedzenie przez ministrów statków polskiej marynarki handlowej podczas pobyt w Gdyni.

Podczas pobytu ministrów Handlu i Przemysłu E. Kwiatkowskiego, oraz kolei P. Romockiego, zwiedzili oni wraz z otoczeniem statek „Wawel", należący do Towarzystwa Żeglugi Morskiej „Sarmacja".

Razem z ministrami przybyli na statek komisarz generalny Rzeczypospolitej Pol. w Gdańsku minister Strasburger, członek Delegacji Polskiej w Radzie Portu w Gdańsku adm. Borowski, dowódca floty komandor Unrug, wojewoda pomorski dr. Wachowiak, prezes Gdańskiej Dyrekcji Kolejowej Czarnowski, dyrektor Departamentu w M. P. i H. Dąbrowski, starosta Ossowski i inne osoby urzędowe.

Powitał ministrów a następnie pokazywał statek dyrektor „Sarmacji" w Gdańsku inż. Jan Korwin Kamieński, który przy powitaniu podkreślił, że jest to pierwszy wypadek, kiedy ministrowie są na pokładzie polskiego statku handlowego i że wszyscy pokładają nadzieję, że tak ważny dla nas problemat własnej marynarki handlowej nareszcie znajdzie rozwiązanie i sprawa ruszy naprzód.

Następnie odbyło się skromne przyjęcie, podczas którego minister Kwiatkowski podkreślił, że jego wizyta na polskim statku handlowym ma miejsce już w dziesiątym dniu jego urzędowania, co wskazuje na jego zainteresowa-

nie się sprawami ojczystej marynarki handlowej.

Następnie wywiązała się wymiana zdań, w której przyjmowali udział ministrowie Kwiatkowski, Romocki i Strasburger, prezes Czarnowski, komandor Unrug, naczelnik wydz. portowego inż. Łęgowski i dyr. Kamieński, który wskazał na trudności, które piętrzą się przed tak pożądanym rozwojem ojczystej marynarki handlowej.

Na zakończenie minister Strasburger wzniósł toast na rozwój i pomyślność Towarzystwa Żeglugi Morskiej „Sarmacja".

Następnie wszyscy obecni przeszli na holownik „Ursus" i odjechali do portu.

### Nasze łodzie podwodne.

Według oficjalnego francuskiego „Moniteur de la flotte" 12 polskich łodzi podwodnych, zamówionych we Francji mają należeć do typu „Ariadne", o następujących elementach: wyporność pod wodą 700 ton. nad woda 600 ton; szybkość: pod wodą 9,5 węzła, nad wodą 14 węzłów. Uzbrojenie: 10 cm. działo i 7,5 cm. działo, 8 aparatów torpedowych.

### Przewóz emigrantów morzem.

**Bezsilność naszej ustawy?** Statystyka portu Antwerpji za miesiąc maj wykazuje w ruchu emigracyjnym na wyjściu 2 263 osób, w tej liczbie 461 obyw. polskich, 393 belgijskich, 304 węgierskich, 166 czechosłowackich itd. A więc jesteśmy wciąż na pierwszym miejscu. Jak pogodzić to z ustawą o wyłączności portów polskich (Gdyni i Gdańska) dla wychodztwa?

### Fairplay podziwia nasz ruch portowy.

Najstarszy angielski tygodnik żeglugowy „Fairplay" posiada stałe i wyczerpujące sprawozdania żeglugowe z szeregu krajów jak na przykład z Francji, Danji, Włoch. Jednak dla szeregu państw morskich sprawozdań osobnych niema, a korespondencje są podane w nowinach żeglugowych sąsiedniego kraju, który posiada stały dział w Fairplayu. W ten sposób komunikaty o szwedzkiej żegludze ukazują się w „duńskich nowinach żeglugowych", w ten też sposób nasze sprawy portowe ukazują się w niemieckich nowinach żeglugowych. Ma to jednak złe strony, gdyż Gdańsk często traktuje się jako port niemiecki. Tak Fairplay z dn. 10 b. m. podziwiając rozwój portowy Gdańska w ostatnim czasie, wyznacza jemu trzecie miejsce wśród portów niemieckich po Hamburgu i Bremie.

Oczywiście korespondentowi tego pisma z Kopenhagi nie mogłoby nawet przyjść do głowy, ustawić w jednym rzędzie porty duńskie i szweckie. Jedynem usprawiedliwieniem dla tego oportunizmu pisma angielskiego jest przewaga gospodarczego czynnika nad politycznym. Czyżby nie było dobrze mimo to poinformować koła żeglugowe angielskie, że port gdański zawdzięcza swój wspaniały rozwój jedynie włączeniu do polskich granic celnych.

W tymże numerze czytamy poraz pierwszy o Tczewie, oczywiście figurującym jako Dirschau.

„Eksport węgla (morzem) mógłby być większy, lecz zdolność przepustowa kolei między Tczewem a Gdańskiem jest ograniczona. Ażeby przezwyciężyć tę trudność, rozpoczęto transport berlinkami z Tczewa do Gdańska. Około 900 ton wysyła się obecnie dziennie tą drogą, lecz zamierza się zwiększyć ten transport do 3000 ton na dzień, co da jeszcze 90 000 ton na miesiąc przez Gdańsk."

### Ruch portu gdańskiego w maju.

Wzrost ruchu w porcie gdańskim jeszcze nigdy się nie uwydatnił jak w maju b. r. Znamienne jest, że również przeładunek towarów osięgnął liczby nigdy przed tem nie notowane. Dosyć powiedzieć, że gdy w maju 1925 r. przeładunek towarów w porcie gdańskim wyraził się liczba 163 621 ton (96 200 w wywozie i 67 421 ton we wwozie), to w maju b. r. przeładunek w porcie objął 472 879 ton towarów, w tej liczbie 446 489 w wywozie i 26 390 t. we wwozie.

Pod względem ilości przeładowanych towarów Gdańsk już od paru miesięcy wysunął się na pierwsze miejsce wśród portów Bałtyku.

Ruch tonażu w porcie był również rekordowy. Zawinęło do portu 511 statków o łącznej ładowności 292 026 ton, odpłynęło 487 statków o łącznej ładowności 259 756 ton.

Wśród statków które zawinęły z ładunkiem było parowców 155 (90 166 t.), żaglowców 7 (532 t.), lichtug morskich 1 (83 t.). Pod balastem i próżnych zawinęły 293 parowce (182 802 t.), 24 żaglowce 2 989 t.). 17 lichtug morskich (9 487 t.). Jako do portu ukrycia i dla bunkrowania zawinęło 14 parowców (5 967 t.).

Opuściło port z ładunkiem: parowców 392 (226 800 t.), żaglowców 24 (2 947 t.), lichtug morskich 15 (8 003 t.), pod balastem i próżnych: parowców 43 (17 057 t.), żaglowców 1 (86 t.), lichtug morskich 1 (180 t.), jako z portu ukrycia lub bunkrowania 11 parowców (4 683 t.).

Udział poszczególnych bander w ruchu był następujący:

Zawinęło do portu pod banderą polską 6 statków z 3 568 t., gdańską 44 statki z 9 331 t., niemiecką 174 z 73 691 t., szwecką 118 z 62 293 t., duńską 80 z 55 024 t., angielską 16 z 18 595 t., włoską 6 z 15 125 t., norweską 17 z 15 102 t., francuską 10 z 10 719 t., łotewską 13 z 10 311 t., fińską 9 z 6 845 t., holenderską 11 z 4 259 t., Stanów Zjednoczonych 1 z 3 360 t., grecką 1 z 1 894 t., estońską 4 z 1 472 t., litewską 1 z 437 t.

Bandera niemiecka znowu wysunęła się pod względem tonażu na pierwsze miejsce w ruchu portu gdańskiego, jednak ma tuż po za sobą tonaż nie tylko szwecki, lecz i duński, wobec czego góruje w maju ruch statków skandynawskich nad niemieckiemi więcej jeszcze niż w kwietniu. Wzmocnił się znacznie ruch statków norweskich, natomiast bandera łotewska utrzymuje zdobyty od zimy poważny udział w ruchu portowym Gdańska. Bandera włoska wchodzi już jako poważny czynnik w ruch portu, prawie prześcigając tonaż angielski gdyż udziałuje wielkiemi statkami w eksporcie węgla do Genui.

Osobliwością jest pojawienie się w porcie statku greckiego, jednak nie jest on odosobniony, gdyż w czerwcu zawijają dalsze, po węgiel. Węgiel nasz zdobywa coraz dalsze rynki; między innemi w czerwcu jeden statek odjeżdża z węglem polskim do Odesy!

Ruch osobowy przez port gdański był w maju nieznaczny. Emigrantów odjechało 1602, — liczba znacznie mniejsza niż w kwietniu b. r. (3 705).

# Kronika światowa

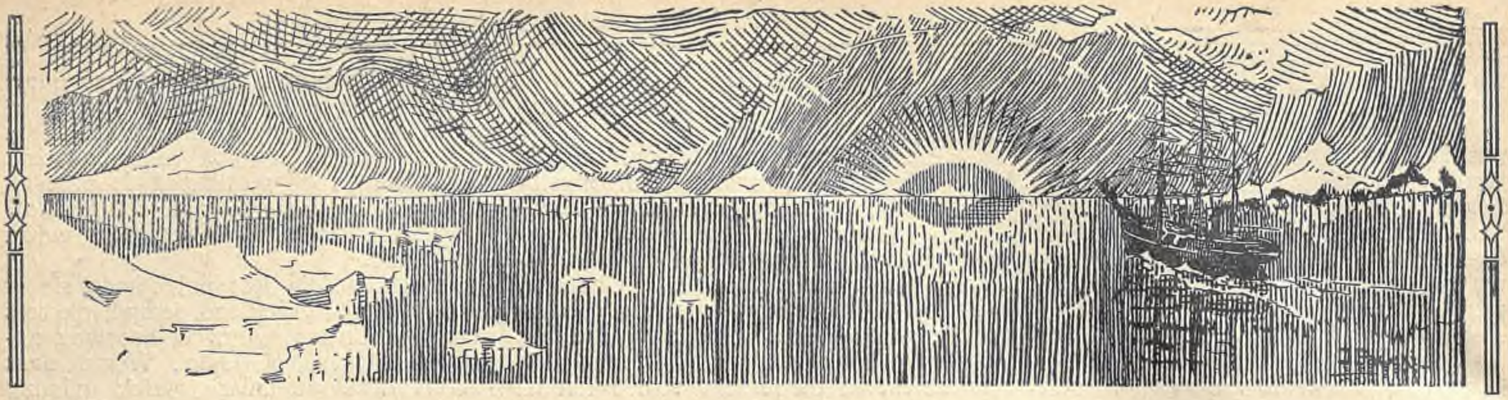
## żeglugi i budowy okrętów.

### NIEMCY.

**Gwarancje rządu niemieckiego dla stoczni Schichau.** Komisja budżetowa reichstagu uchwaliła udzielić gwarancji na kredyty również i dla stoczni Schichau (Elbląg) na kwotę 6,5 miljonów marek. Prawdopodobnie wsparcie dotyczy również stoczni Schichau w Gdańsku, czyli wykracza poza granicę Niemiec.

**Ruch portu Hamburga w maju.** Ruch Hamburga nadal się zmniejsza. Gdy w maju 1925 r. zawinęły 1174 statki o łącznej ładowności 1 590 000 ton rej. netto, w maju b. r. zawinęły 1023 statki o łącznej ład. 1 317 000 ton rej. netto. Odsetek statków, które zawinęły z ładunkiem również się zmniejszył (z 990 statków i 1496 000 t. na 861 statków i 1 198 000 t.). Prawdopodobnie ruch 1925 r. okaże się rekordowym i w ciągu dłuższego czasu nie będzie prześcigniony.

**Straty niemieckiej asekuracji morskiej.** Jak wiadomo ze sprawozdania Norddeutsche Versicherungsgesellschaft, niemieccy asekuratorzy morscy doznali znacznych strat z powodu licznych awaryj lodowych którym uległy statki niemieckie ostatniej zimy w żegludze do Leningradu. Sprawozdanie wyjaśnia, że udawały się na Fińską zatokę statki, właściciele których zamało zdawali sobie sprawę z warunków żeglugi zimowej w tych wodach. Jak już zaznaczyliśmy, niemiecka prasa żeglugowa bardzo zachęcała armatorów do tej żeglugi, podając bez komentarza biuletyny rosyjskie o dyżurach łamaczy lodów na zatoce zawierające również nieziszczalne obietnice pokonania sił przyrody. Natomiast frachtujący przedsiębiorcy rosyjscy obecnie podkreślają, że sprawy uszkodzeń od lodu miały być traktowane według ustaw i zwyczajów niemieckich pozostawiając sprawę odszkodowań asekuracji niemieckiej.



# Podróże morskie i sport wodny

## Zadania naszego żeglarstwa sportowego.

II.

Rzeki nasze jednak naogół zieją pod względem sportu żeglugowego pustkami. Niezwykle rzadko dojrzy się na srebrzystym ich szlaku żagiel sportowy, chociaż się wciąż spotyka jak za dawnych czasów pomagające sobie żaglem (nawet podczas holowania) berlinki.

### Budownictwo łodzi.

Jedną z głównych podstaw rozwoju żaglowego w całem Państwie jest budownictwo łodzi.

Dziś są czasy rozwoju masowej produkcji i standaryzacji, i ruch w tym tym kierunku ogarnia już w innych krajach również przemysł budowy łodzi. U nas przy niewielkiej ilości nabywców ten kierunek jeszcze się nie mógł rozwinąć. Przedsiębiorcy budowy łodzi musza jednak zdać sobie jasno sprawe z tego, że tylko budowa takich łodzi serjami może dać ich warsztatom zdrowe podstawy na przyszłość.

We wszystkich krajach, nawet takich, które nie znały sportu demokratycznego przed wojną światowa, nastąpił radykalny zwrot ku uprzystępnieniu sportu żaglowego dla wszystkich. Natomiast kraje północne i Ameryka oddawna zdemokratyzowane pod względem sportu rozwinęły sport żaglowy do nieznanych przed tem rozmiarów.

Wiemy jednak, że nie stać nas dziś na sport powszechny, nietylko ze względu na brak środków i brak zainteresowania szerszego tym „sportem“ (już sama nazwa, dziwnie i niesłusznie nieswojska nasuwać może myśl o zbytku, nieprzetrawionem naśladownictwie) lecz najpierw ze względu na brak odpowiedniego przemysłu.

Jeśli robotnik amerykański ma przeważnie własny samochód, usprawiedliwione jest to i uzasadnione aż nadto taniością maszyny i drożyzną człowieka-wytwórcy w kraju produkcji samochodowej — Stanach Zjednoczonych.

Jak wytworzyć większe rozpowszechnienie łodzi i sportu łodziowego w kraju drzewa, spokojnych rzek i wzgl. taniej robocizny?

Wina leży niezawodnie nie w materjale ludzkim, budującym między innemi, od wieków tak prostemi środkami zgrabne łodzie wiślane, aż do najmniejszych retmanek, lecz w braku kierunku, któryby to naturalne budownictwo odpowiadające okresowi sochy i karczowania lasów nad rzekami Polan umiał wykorzystać.

Przepaść dzieląca budownictwo czółenek wyślanych od budowy łodzi rasowych i yachtów, często z zagranicznych gatunków drzewa, powinna być u nas wypełniona w jaknajkrótszym czasie — budownictwem łodzi prymitywniejszych, lecz w każdym razie zupełnie poprawnych w rysunku. Niestety, obserwując nasze prywatne budownictwo łodzi od paru lat, gdy znowu zaczęło się ono rozwijać po zastoju czasów wojennych, stwierdzić można raczej odwrotne zjawisko: kosztowna i skomplikowana nieraz budowia całości, ze starannym odrobieniem szczegółów, łączy się nieraz z niemożliwemi kształtami, wadliwie obranemi wymiarami głównemi, nie mówiąc już o braku harmonji między wszystkiemi szczegółami łodzi i jej ożaglenia z jednej strony, a jej zadaniem z drugiej.

Również szycie żagli zostawia u nas jeszcze wiele do życzenia. Niema jeszcze wyrobionej techniki, niema należytej konkurencji wśród wytwórców. Sporządzenie żagla sportowego w Polsce takim, jakim być powinien jest jeszcze luksusem, gdyż wypada za drogo. Zagranicą doskonałe żagle nie obciążają zbytnio ogólnego kosztorysu łodzi.

Wszelkie akcesorja do łodzi, przy małem zapotrzebowaniu i również braku konkurencji są u nas nadzwyczaj drogie. Wytwórcy radzą sobie często przy pomocy odlewów i wyrobów prymitywnych, wywołujących uśmiech litości u każdego znającego się na osprzęcie łodziowym.

Podniesienie tego stanu możliwe jest jedynie w drodze uświadomienia szerszych kół co do elementarnych zasad budowy i celowego osprzętu łodzi, oraz przez masową produkcję tanich i dobrych łodzi.

Odczyty o samodzielnej budowie łodzi ich konstruktora inż. Bryzemejstra w Warszawie, zorganizowane przez Ligę M. i R., oraz powstanie firmy Urbaniak w Poznaniu dla masowej produkcji łodzi zwiastuja poprawę pod tym względem. Niezależnie od tych wysiłków odczyty o samodzielnej budowie łodzi, oraz budowa masowa łodzi powstać powinny we wszystkich naszych ośrodkach sportu wodnego.

## Sport motorowy.

### Rozgrywki angielskich uczestników rywalizacji o puhar ks. Yorku.

Dnia 11 b. m. odbyła się decydująca walka o reprezentację angielską w motorowych regatach międzynarodowych o puhar ks. Yorku. Ciekawe te regaty zgromadziły na brzegach Tamizy tysiące publiczności. Długość toru wynosiła 32 mile morskie w 6 turach. Siedem motorówek serji półtoralitrowej stanęło do startu. Na trzech był motor Sunbeam nowego typu, na dwóch Brooke, na pozostałych Vulpine i Greene. Jako pierwsza przyszła w biegu motorówka Newg z szybkością 35 mil na godzinę. Fala przypływu i wiatr spowodowały wyranżowanie motorówki Bulldog, która już przedtem była ustanowiła rekord szybkości 43 mile na godzinę. Wynik regat był gorąco oklaskiwany przez publiczność, gdyż Newg była prowadzona przez 20-letnią Miss Carstairs; mimo że jednakowe motory Sunbeam znajdowały się na trzech łodziach uczestniczących, udało się jej wywołać na swym motorze najregularniejszy bieg.

Regaty międzynarodowe odbędą się na tym samym torze dn. 26—30 b. m. Anglja wystawia: Newg, Miss-Betty, Bulldog; Francja: Bambino II, Sadi II, Stany Zjednoczone: Little Shadow i Dixie-Flyer; Kanada. Rainbow V; Niemcy Sigrid IV.





# Nasz wywóz i wwóz morzem.

**Dane prowizoryczne.**

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec' żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

## Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (8—13 czerwca).

8 czw.: szw. par. Gunnar 704 do Ronnebyredd (B i S).

9 czw.: szw. par. Dalhem 643 do Helsingborgu (B i S), duń. par. Borghild 432 do Kopenhagi (D—S).

11 czw.. niem. par. Sturmsee 719 do Kopenhagi (Elibor).

12 czw.: gd. hol. Ernst i 2 gd. licht. „Danzig I“ 579 i „Danzig II“ 597 do Nakskow (B i S), niem. mot. Methan 298 do Kopenhagi (Elibor).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 8225 ton węgla.**

## Wywóz polskiego węgla przez port tczewski. (9—16 czerwca)

10 czw.. niem. licht. Kobold 380 i Presse 380 do Sztokholmu (Pohlmann).

11 czw.: niem. licht. Ulk 377 i Bazar 383 do Karlshamnu (Pohlmann).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 2 600 ton węgla.**

## Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (9—16 czerwca).

9. 6.: duń. par. Knut Willemoes 851 do Esbjergu (Rhd), włoski par. Capo Mello 1289 do Neapolu (Art), duń. par. Erindring 425 do Bantholmu (Rhd), szw. par. Lord 927 do Sztokholmu (B i S).

10 czw.: niem. hol. Laboe 12 z licht. Vega 758 i M 593 do Saxköpingu (Art), szw. par. Salli 602 do Oskarshamnu (B i S)., szw. par. Nordöst 628 do Göteborga (B i S), szw. żagl. Hedwig 126 do Simrishamnu (Rhd).

11 czw.: szw. par. Castor 420 do Rönneby (Bg), szw. par. Juno 756 do Kopenhagi (Rhd), niem. par. Venetia 507 do Rönne (Jörgensen).

12 czw.: łot par Krimulda 1 150 do Rygi (D—S), szw. par. Normand 353 do Kopenhagi (B i S), łot. par. Gauja 895 do Kotki (Bg), pol. par. Wisła 384 do Svendborgu (Bg), niem. żagl. z mot. Gertrud 87 do Struer (Bg), włoski par. Capo Nole 1277 do Torre Annunziate (Art).

13. czw.: łot. par. Imanta 731 do Rygi szw. par. Cimbria 656 do Ratamu (B i S), szw. par. Ester 892 do Sztokholmu, szw. par. Forestvik 698 do Varbergu (B i S).

14 czw.: włoski par. Chiabrero 2585 do Genui (Art), szw. par. Erik 125 do Norbylangi (B i S), szw. par. Dydia 546 do Karlshamnu (B i S), norw. par. Granli 1237 do Aalesundu (Bg).

15 czw.: niem. par. Bussard 863 do Rouen (B i S), szw. par. Bellis 229 do Helsingöru (Schenker).

16 czw.. norw. par. Astlund 899 do Trondhjemu (Bg), duń. żagl. z mot. Uranus 50 do Hammershavnu (B i S), duń. par. Harald Ecker 1476 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Dagmar 647 do Malmö (B i S), szw. par. Hannah 271 do Stagsundu (B i S).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 55 000 ton węgla.**

## Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (9—16 czerwca).

9. 6.: niem. par. Saturn 154 do Kjöge (Pwe), duń. par. Svanholm 764 do Manchesteru z drz. i tow. (Rhd).

10 czw.. gd. par. Hammonia 658 do Ostende (B i S), duń. par. Flynderborg 858 do Horsensu (Bg).

11 czw.: szw. par. Aspö 712 do Hull (B i S), niem. hol. Diomedes 54 z licht. Saale 633 i Hamfelde 677 do Rotterdamu (D—S), duń. par. Bothal 1223 do Newcastle, gd. par. Weichsel 602 do Londynu (B i S).

12 czw.. gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Gandawy (Rhd), niem. par. Charlotte 378 do Locktudybay (D—S), norw. par. Bommestad 653 do Gastonu (Bg), niem. par. Gotenhof 847 do Londynu (Rhd), niem. par. Ortlinde 670 do Rotterdamu (D—S), norw. par. Stargard 658 do Tynedocku (D—S).

14 czw.: duń. par. Laura Maersk 873 do Sunderlandu (D—S).

15 czw.: niem. par. Jupiter 1312 do Londynu z drz. i tow. (Rhd), gd. par. Etzel 593 do Antwerpji z towar. i drz. (B i S), szw. par. Titus 1282 do Portlandu (B i S).

16 czw.: fsk. par. Alexa 371 do Hull (Jörgensen), gd. par. Prosper 410 do Antwerpji (B i S), niem. par. Kurland 262 do Bristolu (Shaw), duń. par. Börneborg 1055 do Grimbsy (Bg), ang. par. Eric Calver 1290 do Westhartlepoolu (D—S), duń. par. Ellensborg 729 do Londynu (Bg).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 59 200 m³ drzewa.**

## Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (9—16 czerwca).

9 czw.: niem. par. Stadt Stolp 145 do Aarhus (Gw).

11 czw.: niem. par. Elmstrom 483 do Wazy (Jörgensen), duń. żagl. z mot. Jürgen Hoege 54 do Aalborga (Bg).

12 czw.: niem. żagl. z mot. Merkur 81 do Kopenhagi (Gw).

15 czw.: niem. par. Mineral 309 do Oslo (Rhd).

16 czw.. duń. żagl. z mot. Anna 54 do Vejle (Bg), niem. par. Bürgermeister Eschenburg 346 do Kotki (Lcz).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 2 800 ton zboża.**

## Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (9—16 czerwca).

9 czw.: włoski par. Stralsund 884 do Marsylji (Rhd).

12 czw.: niem. par. Wiborg 350 do Rygi (Lcz).

13 czw.: duń. par. Alpha 488 do Kotki (Rhd).

14 czw.. niem. par. cyst. Ex Ostermoor II 121 do Oslo z melasą (Scharenberg), szw. par. Mathilde 767 do Landskrony (Gw).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 5 000 ton cukru i melasy.**

## Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (9—16 czerwca).

9 czw.: niem. hol. Stier z niem. licht. V 654 do Londynu z olejem (Nordd. Lloyd).

11 czw.: niem. par. cyst. Nordsee (ex Ostermoor) 128 do Kopenhagi z olejem wrzecionowym (Scharenberg).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 1.500 ton produktów naftowych.**

## Wywóz polskiej soli przez port gdański (9—16 czerwca).

10 czw.: gd. par. D. Siedler 256 do Kłajpedy Rhd).

12 czw.. łot. par. Windau 281 do Lipawy (Lcz).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 1 200 ton soli.**

## Wwóz rud i minerałów przez port gdański (9—16 czerwca).

11 czw.: szw. par. Wira 252 z Antwerpji z mączką Thomasa (B i S), niem. par. Jotunheim 2 235 z Lulea z rudą (B i S).

13 czw.: szw. par. Jelivare 1 155 z Lulea z rudą (B i S).

**Statki powyższe przywiozły łącznie 8 400 ton subst. mineralnych.**

# Rynek frachtowy.

Frachty z Gdańska, Gdyni i Tczewa poszły od dni dziesięciu znacznie w górę w związku z poszukiwaniem tonażu i powstaniem kolejki przy zała-

dowaniu w porcie. Główną przyczyną był jednak strejk węglowy angielski: wpłynął on na podniesienie się cen węgla, na tle którego mogą dziś zarobić również żeglugowcy. Frachty węglowe oczywiście wzrosły procentowo najwięcej, a mianowicie Stockholmu z 6 szylingów wzrosły na 7/8, do Rygi z 5 na 6/3 do 6/6, do Ronen z 7/-, później 7/3,-na 8/3.

Za drzewo płaci się obecnie za tarty materjał 33 szyl. do Antwerpji, 40/- do Londynu, 43/6 do Hullu.

Ropa gazowa do Aarhus przynosi 8/6, melasa do Oslo 22 szyl. za tonę.

## Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie czerwca

(w tonach)

WYWÓZ. **Prod. mineralne**, węgiel 77 976, superfosfat 206, cement 159, sól 480, parafina 320, oleje 5 921, soda 70, żużel pirytowy 30. **Prod. roślinne:** jęczmień 1 559, owies 1 004, żyto 2 955, ow. strączkowe 10 cukier surowy 1 650 rafinada 2 233, mączka kartoflana 115, mąka pastewna 120, koniczyna 10, drzewo 37 956, smoła drzewna 407. **Prod. zwierzęce.** świeże mięso 415, bydło żywe 87, solone skóry 62, jaja 164.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** ruda żelazna 1 102, żeliwo 44, żelazo 80, saletra chilijska 62, siarka surowa 48, fosforyt 5 382, węgiel 1 725. **Prod. roślinne.** ryż 163, oleje 240, żywica i kalafonja 52, żywica 14. **Prod. zwierzęce:** smalec 73, śledzie sol. 22, tłuszcze 75, skóry sol. 58, wełna sur. 17, wełna 17,


**RYNEK DRZEWNY**

**oficjalny organ Giełdy Drzewnej w Bydgoszczy.**

Czasopismo zawodowe dla handlu i przemysłu drzewnego.

**Jedyne pismo fachowe tego rodzaju na całą Polskę.**

Wychodzi 2 razy w tygodniu.

**VIII rok istnienia.**

**PRZEGLĄD LEŚNICZY**

Czasopismo miesięczne dla leśników.

**Rok założenia 1876.**

**Numery okazowe darmo!**

**Administracja „Rynku Drzewnego i Przeglądu Leśniczego“**

Poznań — Wielkie Garbary 20.

**Telefon 1820.**


# Ruch okrętów przewidywany.

**Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.**

| Statek | z Havru odchodzi | do Gdyni przychodzi | z Gdyni odchodzi | do Havru przychodzi |
|---|---|---|---|---|
| Pologne | 10 lipca | 14 lipca | 15 lipca | 19 lipca |

## Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

| Do Gdańska zawinął, zawinie | | Z Gdańska odpłynie | | Nazwa okrętu | Towarzystwo okręt. wzgl. makler |
|---|---|---|---|---|---|
| data | skąd | dokąd | data | | |
| 21. 6. | z Nowego Jorku | do Nowego Jorku | 26. 6. | Lituania | Balt. America Line |
| 16. 6. | " | " | 20. 7. | Estonia | " |
| 25. 6. | " | " | 10. 8. | Lituania | " |
| 29. 6. | „ Londynu | „ Kłajpedy i Lipawy | 29. 6. | Baltara | United Balt. Corp. |
| 2. 7. | „ Lipawy | „ Londynu | 2. 7. | " | " |
| 6. 7. | „ Londynu | „ Kłajpedy i Lipawy | 6. 7. | Baltriger | " |
| 9. 7. | „ Rygi | „ Londynu | 9. 7. | Baltanic | " |
| 13. 7. | „ Londynu | „ Kłajpedy i Lipawy | 13. 7. | Baltara | " |
| 16. 7. | „ Lipawy | „ Londynu | 16. 7. | " | " |

## Wodostany Wisły.

| Czerwiec Daty | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kraków | — — | —138 | -016 | —033 | — 53 | —063 | + 22 | —168 |
| Zawichost | 178 | 210 | 190 | 189 | 189 | 193 | 193 | 210 |
| Warszawa | 192 | 183 | 187 | 209 | 216 | 212 | 212 | 218 |
| Płock | 171 | 171 | 172 | 175 | 185 | 194 | 190 | 187 |
| Toruń | 204 | 215 | 218 | 219 | 221 | 135 | 248 | 244 |
| Fordon | 204 | 220 | 219 | 224 | 226 | 231 | 246 | 246 |
| Tczew | 158 | 186 | 208 | 216 | 212 | 218 | 226 | 246 |
| Ujście | 234 | 240 | 238 | 222 | 238 | 240 | 236 | 260 |


# Administracja „Żeglarza Polskiego“

## Tczew, ulica Hallera 17

**wysyła następujące wydawnictwa:**

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 0,80 zł
M. Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa—Bałtyk. Warszawa 1926 . . . . . . . . . . 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 . . . . . . . . . 4,00 zł
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna . . . . . . . . . . . 29,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . . 2,90 zł

**oraz najnowsze wydania Challamela w Paryżu:**

B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 3,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. . . . 17,50 zł
E. Antraygues. Wiadomości z morsk. prawa międzynarod. 2,80 zł
P. Fugairon. Nawigacja astronomiczna. Teorja i praktyka 2,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni. 4,50 zł
B. Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wyd. II-gie . . . . . . . . . . . 5,80 zł

**Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.**


Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.